

Zoványi Nikolett¹: Az autóbusszal közlekedő utasokat az Európai Unióban megillető jogok²

Debreceni Jogi Műhely, 2013. évi (X. évfolyam) 4. szám (2013. október) 27-37.

1. Bevezetés

Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-án fogadta el az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló 181/2011/EU Rendeletet abból a célból, hogy a fogyasztóvédelmi garanciák és az utasok számára más közlekedési módok igénybevételénél biztosított magas szintű védelem autóbusszal történő közlekedés alkalmával is biztosítva legyen. Az Európai Parlament és a Tanács jogalkotási folyamatában ez volt az utolsó olyan szabályozatlan közlekedési szektor, ahol valamilyen tömegközlekedési eszközzel történik a személyek szállítása, és a 181/2011/EU Rendelet előtt nem részesültek közösségi szintű védelemben az utasok, legfeljebb nemzeti szinten volt biztosítva valamilyen minimális védőháló részükre.³ A Rendelet azért is fontos, mert az autóbusszal utazók helyzetét a légi-, vasúti- és vízi-közlekedést igénybe vevő utasok utazási körülményeivel összehasonlítva, nincs számottevő különbség a hátrányos jogkövetkezmények szempontjából, hiszen a többi közlekedési eszköz utasaihoz hasonlóan, hátrány éri az autóbusszal közlekedő utast a járat késésének, törlésének, a beszállás megtagadásának, valamint baleset bekövetkezésének esetköreiben. A szabályozás szükségességéhez felhívható az az indok is, hogy a statisztikák szerint a közúti személyszállítás minősül a leginkább balesetveszélyes tevékenységnek. A Rendelet ezért a személyszállítási szerződésben részes gyengébb felet, az utast védelemben részesíti a fenti események bekövetkezésekor. Ezen túl a magas szintű védelem minél teljesebb biztosítása érdekében megkülönböztetett figyelmet szentel a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyek helyzetének javítására. Amennyiben ilyen személy kívánja igénybe venni a fuvarozó szolgáltatásait, úgy vele szemben – biztonsági okok kivételével – nem hivatkozhat arra a fuvarozó, hogy nem áll szándékában megkötni a személyszállítási szerződést, tehát a fuvarozót szerződéskötési kötelezettség terheli.

A Rendelet szabályainak előkészítésekor a döntés-előkészítő és véleményező szervek az utasok érdekei és a fogyasztóvédelmi garanciák érvényesülése mellett figyelembe vették az ágazat sajátosságát, azt, hogy a közúti személyszállítási szektor többségében kis- és közép vállalkozásokból álló, szemben a vasúttársaságokkal vagy légitársaságokkal.

A 181/2011/EU Rendelet Preambulumából és a Rendeletre hasonló tárgykörben elfogadott európai jogszabályokból kitűnik az Európai Unió azon törekvése, hogy a tömegközlekedési módok igénybevételét elősegítse és erősítse azáltal, hogy a tömegközlekedési vállalatok által kínált szolgáltatások terén védelemben részesíti az utasokat, és alapvető szintre emeli az utazás egységének elvét. Olyan erős és érvényesíthető jogosítványokkal ruházza fel a különböző közlekedési módokat igénybe vevő utasokat, melyek kellő garanciát nyújtanak az utasoknak az utazás során fellépő problémákkal szemben. Ezzel a politikával igyekszik megnyerni az utasok bizalmát, és ösztönözni a szolgáltató gazdasági társaságokat a kiszámítható, a szállítási szerződésekben foglaltaknak megfelelő, pontos, egyszerű és gyors szolgáltatásnyújtásra. Az utazás egysége elvének tükrében – utazás végpontjának könnyebb elérése érdekében – az Európai Unió előnyben részesíti a kombinált jegyek igénybevételét, és ehhez kapcsolódóan az összevont tájékoztatást. Véleményem szerint ez azért is fontos törekvése az Európai Uniónak, mert elkötelezett a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentésében, valamint a környezetszennyezést eredményező szennyezőanyag-kibocsátás mérséklésében. Az európai jogalkotó viszont felismerte azt a tényt, hogy ezen célok eléréséhez vonzóvá kell tennie a tömegközlekedést polgárai számára, mert a közlekedési eszközök közül a gépjárművek használata eredményezi a legnagyobb légszennyezettséget, és a személyautóval való

közlekedés minősül a legveszélyesebb közlekedési módnak, hiszen itt a legnagyobb egy halálos kimenetelű közlekedési baleset bekövetkezésének lehetősége.

A témával kapcsolatban jelenleg még kizárólag a Rendeletet áll módunkban a vizsgálatok tárgyává tenni, mivel szabályai 2013. március 1-jén léptek hatályba. Ennek következtében ezen a területen még nem áll rendelkezésre sem az Európai Unió Bíróságának esetjoga, sem a szakirodalom által megfogalmazott kritikák, észrevételek.

2. A 181/2011/EU Rendelet hatálya

2.1. Menetrend szerint közlekedő járatok

A 181/2011/EU Rendeletet azokra a menetrend szerint közlekedő buszjáratokra kell alkalmazni, amelyeknek indulási (felszállási) helye vagy a célállomása valamely tagállam területén belül helyezkedik el. A Rendelet ugyan biztosít olyan általános jogokat, amelyek a tagállamok között vagy egyik tagállamból egy harmadik államba, illetve onnan az Unió tagállamába közlekedő valamennyi utast megilletnek, azonban a főszabály az, hogy a menetrend szerint közlekedő járatoknak legalább 250 kilométert kell ahhoz megtenniük, hogy az utast valamennyi, a Rendeletben biztosított jog megillessen. Főszabályként megállapítható, hogy a belföldi vagy tagállamok közötti, illetve harmadik ország és az Európai Unió tagállamai közötti távolsági autóbusz-közlekedésre vonatkoznak szabályai.⁴

Konjunktív feltétel a Rendelet alkalmazásához az is, hogy ne szervezett – csoportos – utazás vagy különjárat rendelése keretében vegye igénybe az utas a járatot.

Amennyiben a fenti feltételek közül egyedül a 250 kilométernél hosszabb távon közlekedés kitétele nem valósul meg, tehát a menetrend szerinti járat 250 kilométernél kevesebbet tesz meg, úgy a Rendeletben szabályozott jogok közül kizárólag az alábbi jogosultságok illetik meg az utast:

- Egyenlő elbánás elve és a megkülönböztetés tilalma:⁵ tilos az utasok közvetlen vagy közvetett megkülönböztetése a fuvarozó általános szerződési feltételeiben alkalmazott utazási feltételek és tarifák vonatkozásában. A fuvarozó székhelye szerinti tagállamban, vagy ha a fuvarozó az Európai Unió területére közlekedő harmadik országban rendelkezik székhellyel, az adott állam állampolgárainak biztosított szociális kedvezmények valamennyi utast megilletnek. A fuvarozási feltételek és az árpolitika tehát független az állampolgárságtól és attól, hogy a fuvarozók és a menetjegy-értékesítők rendelkeznek-e székhellyel az Európai Unió területén.
- Közlekedéshez való jog:⁶ fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyektől nem tagadható meg a helyfoglalás, a menetjegy kiállítása, valamint a beszállás pusztán fogyatékoságukra vagy csökkent mozgásképességükre hivatkozva. A közlekedéshez való jog érvényesülését segíti elő az is, hogy ezeknek a személyeknek a helyfoglalását és a menetjegyet kiállítását, valamint az autóbuszra való feljutásukat pótdíj felszámolása nélkül kell biztosítani a fuvarozóknak.

Kivételt jelent⁷ azonban a szabályozás alól, és erre hivatkozva megtagadható a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek szállítása,

- ❖ ha az a nemzetközi, uniós vagy nemzeti jogban előírt biztonsági követelményeknek vagy hatáskörrel rendelkező hatóságok által meghatározott egészségügyi és biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében szükséges; továbbá
- ❖ ha a szállítási feltételek – úgy mint a jármű és az infrastruktúra kialakítása – okán ezen személyek biztonságos ki- és beszállítása, fuvarozása nem kivitelezhető.

- Képzett autóbuszvezetőhöz való jog:⁸ ez a jog inkább a fuvarozó társaságra háruló kötelezettség körében jelentkezik. Azt értjük alatta, hogy az utazóközönséggel kapcsolatba kerülő munkavállalóknak, így például az autóbuszvezetőknek olyan képzésben kell részesülniük, amellyel a speciális igényekkel bíró utasokat megfelelő segítségben tudják részesíteni, fel tudják velük venni a kapcsolatot, ezáltal elősegítve azt, hogy az ilyen utasok is problémamentesen igénybe tudják venni a tömegközlekedés e formáját.
- Kártérítéshez való jog:⁹ ez a jog a nem távolsági menetrendszerinti közlekedés során kizárólag azokat az utasokat illeti meg, akiknek az utazás alatt a kerekes székében vagy egyéb mozgást segítő eszközében keletkezett kár azáltal, hogy az eszköz elveszett vagy megrongálódott. Ilyenkor a fuvarozónak vagy autóbusz-állomást üzemeltető szervezetnek kizárólag a tényleges károkat kell megtérítenie, tehát az eszköz pótlásához vagy javításához szükséges összeget.
- Tájékoztatáshoz és panasztételhez való jog:¹⁰ ez a két jog valamennyi utast megillet, akik menetrend szerinti járatokon utaznak. Ez alapján tájékoztatnia kell a fuvarozónak az utasokat az útról, az utasokat megillető jogokról. A Rendelet rögzíti a fuvarozók azon kötelezettségét, hogy panaszkezelő mechanizmust alakítsanak ki, továbbá rendelkezik a panaszok megtételének határidejéről,¹¹ helyéről, és kötelezi a fuvarozót, hogy a panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül tájékoztassa az utast a panaszkezelés fázisáról, illetve maximum három hónapon belül véglegesen bírálja el azt.
- Független nemzeti szervek előtti igényérvényesítés:¹² a Rendelet értelmében minden tagállam kijelöli azokat a független szerveit, amelyek a Rendelet végrehajtásáért és a benne foglalt jogok érvényre juttatásáért felelősek.

2.2. Mentésítés

Azok a menetrend szerint közlekedő járatok, amelyek bár 250 km-nél hosszabb távon közlekednek, azonban belföldi járatnak tekinthetők, tehát kizárólag adott tagállam adott települései között közlekednek, úgy mentesíthetők a Rendeletben foglalt kötelezettségek alól annak hatályba lépését követő maximum négy éves időtartamra. Az időtartam további egy alkalommal meghosszabbítható. Fontos követelmény, hogy a tagállami döntésnek átlátható és megkülönböztetéstől mentes alapokon kell állnia, illetve, hogy a fent kifejtett hat jog – a 250 km-nél rövidebb távon, menetrend szerint közlekedő járatok utasainak jogosultságai – ilyenkor is megilleti az utasokat.¹³

Mentesítésre egy másik esetkörben is lehetősége van a tagállamoknak. Az olyan menetrendszerű járatok, amelyek útjuk jelentős részét az Európai Unió területén kívül teszik meg, a Rendelet hatálybalépését követő első négy évre mentesíthetők a Rendeletben foglalt kötelezettségek teljesítése alól. Az időtartam lejártát követően még egy alkalommal részesülhetnek a mentesítés kínálta előnyökben, azonban ennek a második periódusnak a lejártát követően a Rendelet szabályait velük szemben is alkalmazni kell. A döntés indoklásának átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie.¹⁴

Amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy valamely fuvarozót mentesítik a kötelezettségek alól, jelezniük kell azt a Bizottságnak, akinek lehetősége van a tagállamok döntését felülvizsgálni, és a szükséges intézkedéseket megtenni abban az esetben, ha alaptalanul részesült előnyben valamely fuvarozó.¹⁵

2.3. Különjáratok

Amennyiben az ügyfél vagy a fuvarozó kezdeményezi az utasok egy csoportjának összeállítását és saját autóbuszal történő szállítását, vagyis a fuvarozótól megrendelhető különjáratról beszélünk,¹⁶ akkor az utasokat nem illeti meg a Rendeletben foglalt valamennyi jog. Különjárat igénybevételekor nem illeti meg a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyeket a Rendeletben biztosított közlekedéshez való jog, nem élhet az utazóközönség a járatok kimaradása, késése vagy a beszállás megtagadása esetén a Rendeletben szereplő jogokkal, valamint nem alkalmazhatóak a panaszkezelés szabályai sem, arról külön kell a szerződéses partnereknek megállapodniuk. Ami azonban elmaradhatatlan előnye a Rendeletnek, hogy különjáratral utazás alkalmával is követelhetik az utasok a kerekesszékekben vagy egyéb mozgást segítő eszközökben keletkezett károk megtérítését, és ami ennél is fontosabb, hogy különjáratral elszenvedett olyan baleset esetén, ahol az utasok személyében és/vagy vagyonában, poggyászában keletkezett károsodás, alkalmazandóak a Rendelet kártérítési szabályai. Ilyen esetben a fuvarozót a segítségnyújtás kötelezettsége is terheli.¹⁷

3. A fuvarozók felelőssége

3.1. Kártérítési kötelezettség

A Rendelet szabályozza az autóbusz közlekedésben részt vevő fuvarozók utasokkal szembeni felelősségét,¹⁸ azonban a felelősség természetéről és a mentesülés lehetőségeiről nem rendelkezik. Előírja azonban, hogy szabályait a nemzeti jogszabályokkal összhangban kell értelmezni. Amennyiben a magyar Polgári Törvénykönyv szabályaiból indulunk ki, akkor megállapítható, hogy a gépi erővel hajtott gépek üzemeltetőit objektív, felróhatóságtól független felelősség terheli. *Exculpatori*a kizárólag akkor van lehetősége az üzemeltetőnek, ha a kár bekövetkezését a fokozott veszéllyel járó tevékenység működési körén kívül eső elháríthatatlan erőhatalom vagy kizárólag a károsult felróható magatartása okozta.¹⁹ A gépjárművekkel okozott balesetek esetén nem csak Magyarországon terheli az üzemeltetőket szigorú, objektív felelősség, hanem az Európai Unió valamennyi tagállamában.²⁰

Amennyiben tehát az autóbuszjárat működése során olyan baleset következik be, amelynek következtében az utas személyi sérülése vagy poggyászának elvesztése, megrongálódása következik be, a fuvarozó köteles megtéríteni a keletkezett kárt. Abban az esetben, ha a káresemény az utas halála, a fuvarozó köteles gondoskodni a temetéssel kapcsolatos indokolt költségekről, valamint köteles a – nemzeti jogszabályokkal összhangban – a Rendeletben meghatározott összeget megfizetni azon személyeknek, akiknek eltartására az utas kötelezett volt vagy kötelezett lett volna.²¹

A kártérítési összegek tekintetében az alkalmazandó jog szerinti tagállam nemzeti jogszabályait kell figyelembe venni, azonban a 181/2011/EU Rendelet rögzíti, hogy az alkalmazandó nemzeti jogszabályokban rögzített kártérítési összeg felső határa nem lehet alacsonyabb a Rendeletben rögzített kártérítési összeghatároknál. Ez az összeg az utasok személyi sérülése, valamint halála esetén utasonként 220.000 EUR,²² míg poggyászkároknál poggyásonként 1.200 EUR. A poggyászkároktól külön kerülnek szabályozásra az utas kerekesszékekben és egyéb mozgást segítő eszközökben keletkezett károk megtérítésére vonatkozó előírások. Ebben az esetkörben a kártérítésnek nincs sem minimum, sem maximum összege meghatározva, csupán annyit ír elő a Rendelet, hogy az ilyen eszközökben keletkezett tényleges kárt²³ kell a fuvarozónak megtérítenie. Ez a rendelkezés azzal is indokolható, hogy kerekesszékek és egyéb mozgást segítő eszközöknél pontosan meghatározható azok értéke,

úgymond könnyű azokat pótolni vagy javítani. Ezzel szemben amennyiben az utas személyi sérülése vagy halála a káresemény, úgy az utast vagyoni és nem vagyoni kár is éri, és a nem vagyoni károkat, az elvesztett életörömet nehéz pénzben kompenzálni, megtéríteni. Poggyászok esetén is azzal a problémával nézünk szembe, hogy nehéz pontosan meghatározni azt, hogy mi volt egyrészt a bőröndben, minek mennyi volt a pontos értéke, illetve mennyibe kerül majd az elvesztett vagy megsemmisült ruhadaraboknak a pótlása.

A Rendelet garanciákat is beépít az utasok védelmének szabályaiba. Ezért rögzítésre kerül, hogy a fuvarozók megállapíthatnak üzletszabályzataikban az utasokra kedvezőbb feltételeket is, azonban a Rendeletben meghatározott felelősségüket érvényesen nem korlátozhatják és nem zárhatják ki.²⁴ A gyengébb fél, az utasok számára biztosítékot jelent a Rendeletnek azon előírása is, hogy az a fél, akivel megkötí a személyszállítási szerződést – így a fuvarozó, utazásközvetítő, utazásszervező vagy az autóbusz-állomást üzemeltető szerv – abban az esetben is felelősséggel tartozik a Rendelet szabályainak betartásáért, valamint az utas személyében vagy vagyonában keletkezett károkért, ha a fuvarozást nem ő maga végezte, hanem ehhez közreműködőt vett igénybe. A szerződő fuvarozót tehát a szerződés teljesítésében közreműködő személy által kifejtett tevékenységért, illetve az általa elkövetett mulasztásért is felelősség terheli az utassal szemben.²⁵

Megállapítható tehát az, hogy európai uniós és nemzeti szabályokkal és előírásokkal körülbástyáztak az utasok jogai, azokból is az egyik legnagyobb jelentőséggel bíró, a károkozás következtében őket megillető kártérítéshez való jogosultságuk.

3.2. Segítségnyújtás

A kártérítési kötelezettség mellett a fuvarozó a baleset bekövetkezésekor köteles az utasok segítségére sietni, és biztosítani számukra az azonnal felmerülő szükségleteik kielégítését. A fuvarozó ésszerű és arányos keretek között nyújtott segítségének szükség esetén ki kell terjednie az elsősegélynyújtásra, illetve annak megkönnyítésére, az elhelyezésre, az élelemre, a ruházatra és a személyszállításra.

Fontos azonban tisztázni azt, hogy a megfelelő segítségnyújtás kötelezettsége a felelősség megállapításától független. Tehát a fuvarozónak abban az esetben is fel kell ajánlania a segítséget, ha a káresemény bekövetkezése elháríthatatlan, a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső oknak minősül. Véleményem szerint ez a kötelezettség azért fontos előírása a Rendeletnek, mert bár nem várjuk el a fuvarozótól, hogy a műszaki mentést saját maga vigye véghez, és lássa el a sérült személyeket, azonban helyzetéből adódóan a fuvarozónak kell rendelkeznie a legtöbb olyan információval, amely a hatóságokkal való együttműködés révén megkönnyíti a mentést. Ezen mentési feladatok elvégzésére minden tagállamban rendelkezésre állnak a mentőszolgálat, a hivatalos tűzoltóság, a rendőrség és adott esetben a katasztrófavédelem szakemberei.

Amennyiben egy autóbuszjárat valamilyen baleset következtében nem tudja folytatni az útját, az utasok éjszakai elhelyezéséről a fuvarozónak kell gondoskodnia. A Rendelet azonban nem minden feltétel nélkül hárítja ezt a kötelezettséget a fuvarozókra. Amennyiben szálláshely biztosítása válik szükségessé, a fuvarozót megilleti az a jog, hogy annak költségét utasonként 80 EUR/éjszaka összegben maximalizálja, és mindösszesen két éjszakára korlátozza azon éjszakák számát, amelyeknek költségét megtéríti az utasnak.²⁶ A légiutasok helyzetéhez viszonyítva ez azért is fontos tényező, mert abban az esetben, ha a légiközlekedésben történik baleset a légijárművel, nincs maximalizálva a légitársaságokat terhelő elszállásolási költség. Véleményem szerint az eltérő szabályozás annak is köszönhető, hogy más helyzetet találja magát szemben az az utas, aki autóbusszal való közlekedés során kerül ilyen helyzetbe, mint a légifuvarozást igénybe vevő utas. Az egyik ilyen ok, hogy légi személyszállításnál a repülőtér, ahol az utas útja félbeszakadt vagy nem kezdődött még el,

messze van a környező városoktól, és a repülőtéri hotelek – a verseny hiánya miatt – viszonylag magas árszinten nyújtják szolgáltatásukat. Mégis adott esetben kifizetődő lehet a repülőtértől pár kilométerre lévő hotel választása egy olyan olcsóbb hotellel szemben, ami az akár száz kilométerre fekvő városban található. Autóbuszos közlekedés esetén könnyebb az autóbusz megállójához vagy a baleset helyszínéhez közel fekvő és olcsó árszínvonalú szállást találni. A második ok, amely alapul szolgálhat a megkülönböztetésre, hogy repülőgéppel való utazás alkalmával nehezebb újrászervezni az utat, ami így több időt vesz igénybe, ellenben a közúton történő személyszállításnál egyszerűbb lehet helyettesítő járművet találni, vagy végső soron akár az átszervezés során másik közlekedési módra is át lehet térni, így például a vasúti közlekedést is igénybe lehet venni az utas végállomásra való eljuttatása érdekében. Ezt támasztja alá a szállítás útvonalának hosszúságában meglévő különbség is. Hiszen míg autóbuszal történő utazásnál már 250 kilométer felett távolsági közlekedésről beszélünk, a légiközlekedést nem lehet igénybe venni ilyen rövid utak esetén, már csak azért sem, mert nem adottak az infrastrukturális feltételek. Mindezen indokok ellenére úgy vélem, hogy túlzottan terhes a légfuvarozók kötelezettsége, és a 261/2004/EK Rendelet felülvizsgálatánál érdemes lenne beépíteni egy korlátot, hogy hány éjszakára és milyen összeghatárig kell felelnie a légfuvarozónak. A fent írt kötelezettségek miatt lehet magasabban meghatározni a légitársaságok felelősségét, de nem olyan mértékben korlátlan és teljesen objektív felelősséggé alakítani, mint amire az Európai Unió Bíróságának jelenlegi gyakorlata most irányul.²⁷

3.3. Járatkimaradás és a járat késése

A Rendelet IV. fejezete szabályozza az utasokat megillető jogokat a járatok kimaradása, késése, valamint a beszállás megtagadása esetén. A jogalkotó már a Rendelet Preambulumában meghatározza célját,²⁸ mely szerint ilyenkor csökkenteni kell az utasokat érintő kényelmetlenségeket. A Rendelet a cél elérésének eszközeiként az utasok tájékoztatáshoz, ellátáshoz való jogát, valamint azon jogát jelöli meg, hogy a menetjegy árának visszatérítése mellett lemondhatják az utazást, illetve kérhetik az út útvonal módosításával történő folytatását.

A Rendelet értelmében, ha a fuvarozó ésszerűen előre számolhat azzal, hogy egy járatot törölnek, vagy annak indulása több mint 120 percet késik, illetve túlfoglalás következtében a fuvarozó nem képes minden utas számára biztosítani a kiállított járműre való felszállás lehetőségét, akkor haladéktalanul fel kell ajánlania az utasnak az utazás költségektől mentes, az útvonal módosításával járó újrászervezését, illetve a menetjegy árának visszatérítését. Ebben az esetben az utas kérésére, díjmentesen vissza kell szállítani az utast kiindulási helyére. A menetjegy árának visszatérítésre tizennégy napja van a fuvarozónak, és akkor kell a megtett szakaszokra jutó menetjegy árrészt is visszafizetnie, ha az utas eredeti útiterve alapján az utazás jelentőségét veszítette.²⁹ A fuvarozó által felkínált két alternatív lehetőség között az utasnak jogában áll választani.³⁰ Ellenben, ha a fuvarozó nem ajánlja fel, vagy nem biztosítja az utas választáshoz való jogát, az utast a menetjegy árának visszatérítésén felül pénzbeli kártérítéshez való jog illeti meg. A Rendelet pontosan meghatározza ezt az összeget, ami a menetjegy árának 50%-ának megfelelő összeget tesz ki. A fuvarozónak egy hónapja van, hogy ezt az összeget az utasnak megfizettesse, a határidő kezdő időpontja pedig az utas kártérítési igénye benyújtásának napja.³¹

Amennyiben a járat menet közben válik működésképtelenné, a fuvarozónak kell gondoskodnia arról, hogy egy biztonságos és megfelelő várakozási helyre szállítsák az utasokat, amíg a helyettesítő járatra vagy az utazás átszervezésére várnak, illetve hogy egy másik járművet küldjön a helyszínre az út folytatása végett.³²

3.4. Tájékoztatáshoz való jog

Járattörlést, illetve késést eredményező helyzetekben a fuvarozónak – ideértve az autóbusz-állomást üzemeltetőt is – a tervezett indulást követő maximum 30 perces időintervallumban mindenki számára hozzáférhető módon tájékoztatni kell az utasokat az eseményekről, és a várható indulási időről, amint erről bővebb információval rendelkezik.

Az utazás átszervezése során előnyt élveznek azok az utasok, akik a járat törlés vagy késés következtében csatlakozó járatukat késik le. Ilyenkor a fuvarozótól elvárható az, hogy minden ésszerű intézkedést megtegyen az utasok e csoportjának tájékoztatása érdekében, aminek ki kell terjednie a választható csatlakozási lehetőségekről szóló felvilágosításra is.

A tájékoztatáshoz való jog tekintetében kiemelt státusszal rendelkeznek a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek is, hiszen az ő tájékoztatásuk során a fuvarozónak különös figyelmet kell fordítania arra, hogy olyan módon informálja őket a helyzetről, ami akadálymentesen eljuthat hozzájuk.³³ Ha a fuvarozónak módjában áll, akkor elektronikus úton is biztosítani kell az információáramlást, így például azon utasok számára, akik a késéssel vagy törléssel érintett járat egy későbbi megállójában várják annak megérkezését.³⁴

3.5. Az utast megillető segítségnyújtáshoz való jog

Az autóbuszjáratok törlése következtében a fuvarozónak díjmentesen gondoskodnia kell az utasok ellátásáról, amennyiben az utazás tervezett időtartama a 3 óra hosszát meghaladja, illetve ha ezen járatok autóbusz-állomásról való indulása több mint 90 percet késik. A fuvarozó, amennyiben az autóbusz-állomáson rendelkezésére állnak vagy ésszerűen odaszállíthatók a szükséges élelmiszerek, úgy a késésből eredő várakozási idővel arányosan kísértkeztet, ételt és frissítőket kell, hogy felajánljon az utasoknak. Ha a személyszállítás késedelmes megkezdése következtében az utasok egy vagy több éjszakára a helyszínen maradnak, úgy köteles a fuvarozó éjszakai szállásról és az utasok oda történő szállításáról gondoskodni. A balesettel érintett utasokhoz hasonlóan itt is megengedi a Rendelet a fuvarozónak, hogy korlátozza azt az összeget, amit az utasok elszállásolására köteles fordítani. A fuvarozó ennél fogva kikötheti, hogy éjszakánként és utasonként maximum 80 EUR szállásköltséget térít meg, és ezt sem kell a várakozás teljes hosszára megtérítenie, csupán az első két éjszakára vonatkozólag.³⁵ Ebben az esetben arra is lehetősége van, hogy teljes egészében mentesüljön a szállásköltségek megtérítésére irányuló kötelezettsége alól, ha a járatkimaradás vagy a járat késése olyan kedvezőtlen időjárási viszony vagy nagyobb természeti katasztrófa következménye, amely a járat biztonságos üzemeltetését veszélyeztette, tehát elháríthatatlan külső oknak minősül.³⁶

A légiutasok jogaival és a légitársaságokat terhelő felelősséggel összehasonlítva ezt a helyzetet, megállapítható, hogy a légitársaságok helyzete terhesebb az autóbusszal személyszállítást végző fuvarozókhoz képest. A McDonagh v. Ryanair ügyben³⁷ az Európai Unió Bíróságának ítélete szerint ugyanis a légitársaságoknak akkor is meg kell térítenie az utas éjszakai szállásának költségét, ha a 261/2004/EK Rendelet értelmében mentesül az öt terhelő objektív felelősség alól az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, mint rendkívüli körülmények miatt. Az Európai Unió Bíróságának döntése nyomán tehát bármilyen természeti katasztrófa is következzen be, a légitársaságoknak meg kell térítenie a több ezer vagy több millió utas elszállásolásának költségét, akár több hetes időtartamra is. Úgy vélem, hogy ez méltánytalan a légitársaságokra nézve, és óriási költségeket ró rájuk. Véleményem szerint a különböző közlekedési eszközöket igénybe vevő utasok és a szolgáltatók között nem kellene ilyen mértékű különbséget tenni ezen a téren, mert az indokolatlan. Azonos alapra kellene helyezni a különböző eszközökkel személyszállítást végző fuvarozók mentesülését, amennyiben a késedelmes szállítás vagy járat törlésének

indoka a járatok biztonságos működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek fennállása.

Az autóbusszal személyszállítást folytató fuvarozó egy esetben teljesen mentesül a Rendelet IV. fejezetében rögzített, a járatok késése, kimaradása vagy a beszállás megtagadása miatt őt terhelő kötelezettségek alól, amennyiben az utas nyílt menetjeggyel utazik. A nyílt menetjegy egy olyan menetjegyet jelent, amelyen nincs feltüntetve az indulás ideje. Amint feltüntetik az indulás idejét, vagy utazási igazolvánnyal illetve bérlettel rendelkező utasról van szó, akkor nem illeti meg ez a kedvezmény a fuvarozót.³⁸

Ha az utasnak olyan kára is keletkezik, amely nem térül meg a Rendelet járatok késésére és törlésére vonatkozó felelősségi szabályok alkalmazása ellenére sem, úgy az utast megilleti az a jog, hogy a nemzeti jog alapján a nemzeti bíróságuk előtt terjesszenek elő kártérítési keresetet.³⁹

4. Fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek helyzete

A tömegközlekedési szektor, így különösen az autóbuszjáratok igénybevételéhez a fogyatékkal élő és a fogyatékos, életkor vagy egyéb tényező miatt csökkent mozgásképességű személyeknek a többi állampolgárhoz hasonló lehetőséget kell biztosítani, hiszen ezeket a személyeket a többi állampolgárral azonos jogok illetik meg a szabad mozgás, a szabad helyválasztás és a megkülönböztetés-mentesség tekintetében.

Az Európai Unió az utasjogok területén kialakított egy egységes fogalom-meghatározást a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek tekintetében, aminek következtében a légiközlekedésben,⁴⁰ az autóbuszos közlekedésben, a vasúti és vízi közlekedésben ugyanolyan tulajdonságok alapján minősítünk valakit fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személynek. A fogalom meghatározása azért kiemelt jelentőségű, mert ezekkel a személyekkel szemben szerződéskötési és szállítási kötelezettség terheli a különböző fuvarozókat, vagyis a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeket megilleti a közlekedéshez való jog. Megtagadni ezeknek a jogoknak az érvényesítését csak nyomós egészségügyi vagy biztonsági kockázatokra hivatkozva lehet.

Ezek alapján pótdíj felszámítása nélkül biztosítani kell a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeknek az autóbuszokon való helyfoglalást, menetjegy kiállítását, és a fuvarozónak segítséget kell nyújtania, azaz lehetővé kell tennie az ilyen személyek beszállását a jármű fedélzetére.⁴¹ Kivételt jelent⁴² azonban a szabályozás alól, és erre hivatkozva megtagadható ilyen személy szállítása, ha az a nemzetközi, uniós vagy nemzeti jogban előírt biztonsági követelményeknek vagy hatáskörrel rendelkező hatóságok által meghatározott egészségügyi és biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében szükséges; továbbá ha a szállítási feltételek – úgy mint a jármű és az infrastruktúra kialakítása – okán ezen személyek biztonságos ki- és beszállítása, fuvarozása nem kivitelezhető.

Amennyiben biztonsági okból megtagadja a fuvarozó a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személy szállítását, tájékoztatni kell őt, illetve amennyiben kíséreléssel utazik, kísérelőjét⁴³ is a fuvarozó által üzemeltetett, elfogadható alternatív járatról. Az utast választása szerint megilleti a menetjegy árának visszatérítése vagy az út folytatása azáltal, hogy az útvonalat módosítják, és ezen az új útvonalon biztosítható a személy szállítása.

A Rendelet szabályozza azt, hogy a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyek szervezeteivel együttműködve a fuvarozók lehetőségeikhez mérten akadálymentesítsék az állomásokat, autóbuszmegállókat, a tagállamok jelöljék ki azokat a megállókat, amelyek mozgássérült-barátnak minősülnek, valamint a fuvarozó és közreműködői – mint az autóbuszsofőrök – segítsék a fogyatékos és mozgássérült személyeket a fel és leszállásban.⁴⁴

A Rendelet biztosít még egy fontos jogot a fogyatékos és csökkent mozgásképességű személyeknek, a képzett autóbuszvezetőhöz való jogot.⁴⁵ Azt értjük alatta, hogy az

utazóközönséggel kapcsolatba kerülő munkavállalóiknak, így különösen az autóbuszvezetőknek olyan képzésben kell részesülniük, amellyel a speciális igényekkel bíró utasokat megfelelő segítségben tudják részesíteni, ezáltal elősegítve azt, hogy problémamentesen igénybe tudják venni a tömegközlekedés e formáját. Erről a képzésről az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezik.⁴⁶

A fuvarozók e kötelezettségének való megfelelést azonban a tagállamoknak is elő kell segíteniük, azáltal, hogy az infrastruktúrát fejlesztik és támogatják abban a fuvarozást végző vállalatokat, hogy az általuk épített új vagy felújítás előtt álló pályaudvarok kialakítása,⁴⁷ a szállítóeszközök műszaki kialakítása lehetőségekhez mérten mozgássérült-barát legyen.

5. Záró gondolatok

Megállapítható a 181/2011/EU Rendeletéről, hogy magán viseli meghozatalának folyamatát. Ez alatt azt a tényt értem, hogy az utasjogok közül ez volt az utolsó terület, amely uniós szinten szabályoztak. Az Európai Parlament és a Tanács már látta a légiutasok és vasúti utasok jogait rendező rendeletek alkalmazása során felmerülő problémákat, és igyekezett ezeket kiküszöbölni. Ezen túl teret engedtek a nemzeti szabályoknak, ami annak is köszönhető, hogy bár nem volt hatályos szabályozása az autóbusszal közlekedésnek a tagállamokban, azonban a szabályozás közös kiindulópontja a gépjárművek, mint veszélyes üzemek használata. A gépjárművekkel közlekedés és azokkal végzett tevékenység veszélyes üzemi tevékenységnek minősül, ahol az üzembentartót objektív, vétkességtől – felróhatóságtól – független felelősség terheli. Egy ilyen alapokon nyugvó jogintézmény esetén az Európai Unió jogalkotó szervei nyugodtan támaszkodhatnak a közös európai alapokra.

A visszautasított beszállás és a légijáratok törlése vagy hosszú távú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártérítés közös szabályai megállapításáról rendelkező 261/2004/EK Rendelet kritikájaként említhető, hogy a járat törlés és késés esetén a légitársaságokat terhelő kártérítési kötelezettség mércéje az út hossza kilométerben meghatározva. Ezzel szemben a 181/2011/EU Rendelet pozitívumaként elmondható az, hogy bár itt is találkozunk egy kilométerben kifejezett kitéttel, azonban a járat törlés és a késés jogkövetkezményeit az eltelt idő és a járat menetidejéhez viszonyítva alkalmazzuk. A kilométer, mint mértékegység abból a szempontból bír csak jelentőséggel, hogy egy menetrend szerinti járatot rövidtávú vagy hosszútávú járatnak minősítünk. A járat típusa közötti különbségtétel az alapját jelenti az utasokat megillető jogoknak, így nyilvánvalóan több jog illeti meg azt az utast, aki hosszabb távra vásárolja meg, magasabb összegért menetjegyét, mint a rövidtávú, például városon belüli helyi közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevő utasokat.

A Rendeletéről valódi kritikái észrevételek és a szabályozás felülvizsgálatához kapcsolódó de lege ferenda javaslatok csak azután vonhatóak le, miután szabályai hatályba léptek és ténylegesen is alkalmazásra kerültek az autóbusszal történő tömegközlekedésben.

Summary

The European Parliament and the Council adopted new rules for passengers traveling by buses. The 181/2011/EU Regulation concerning the rights of passengers in bus and coach transport developed a strict liability of bus carriers in cases of delay and cancellation. It deals with accidents, the meaning of right to information, handling of complaints, and the non-discrimination and mandatory assistance for disabled persons and persons with reduced mobility.

The Regulation is entered into force on March 21st 2013. The article is about to analyze the content and the meaning of these new rules and rights passengers have when they use bus transportation.

¹ Doktorjelölt, DE Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola.

² „A kutatás az Európai Unió és Magyarország támogatásával a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú "Nemzeti Kiválóság Program - Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program" című kiemelt projekt keretei között valósult meg.”

³ Magyarországon kizárólag ágazati jogszabályok szabályozták eddig az autóbusszal történő közlekedési szektor, és a részletszabályok kizárólag az fuvarozás ellenértékének a meghatározására terjedt ki.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU Rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK Rendelet módosításáról, 2. cikk (1) bekezdés.

⁵ 181/2011/EU Rendelet 4. cikk (2) bekezdés.

⁶ 181/2011/EU Rendelet 9. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁷ 181/2011/EU Rendelet 10. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

⁸ 181/2011/EU Rendelet 16. cikk (1) bekezdés b) pont és (2) bekezdés.

⁹ 181/2011/EU Rendelet 17. cikk (1)-(2) bekezdés.

¹⁰ 181/2011/EU Rendelet 24-27. cikkek (V. fejezet).

¹¹ Az utasoknak a menetrend szerinti járat igénybevételétől vagy annak meghiúsulásától számítva három hónapjuk van panaszaik megtételére.

¹² 181/2011/EU Rendelet 28. cikk (VI. fejezet).

¹³ 181/2011/EU Rendelet 2. cikk (4) bekezdés.

¹⁴ 181/2011/EU Rendelet 2. cikk (5) bekezdés.

¹⁵ 181/2011/EU Rendelet 2. cikk (6) bekezdés.

¹⁶ 181/2011/EU Rendelet 3. cikk b) pont.

¹⁷ 181/2011/EU Rendelet 7. és 8. cikkek. A részletszabályokról lásd a következő fejezetet.

¹⁸ 181/2011/EU Rendelet 7., 8. és 17. cikkek.

¹⁹ 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 345.§ (1)-(2) bekezdés.

²⁰ Lásd erről bővebben: ERNST, Wolfgang (szerk.): *The Development of Traffic Liability*, Cambridge University Press, Cambridge, 2010.

²¹ A nemzeti jogszabályokon és a 181/2011/EU Rendeleten kívül utóbbi Preambuluma alapján figyelembe kell venni az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK (2009. szeptember 16.) Irányelvét a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről, az Európai Parlament és a Tanács 864/2007/EK (2007. július 11.) Rendeletét a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II.”), valamint az Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK (2008. június 17.) Rendeletét a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról („Róma I.”).

²² Ez 300 Forint/1 Euró átváltási rátával számítva magyar viszonylatban 66millió Forintot jelent. Vagyis valószínű az, hogy amennyiben Magyarországon jogszabályait kell alkalmazni egy adott esetben, és a bekövetkezett kár az utas halála, vagy olyan súlyos sérülése, amely alapján indokolt lehet a maximális összeg alkalmazása, akkor a magyar jogszabályt felülírja a rendelet, mely alapján a fuvarozónak a rendeletben foglalt összeghatárig kell helyt állnia.

²³ Az eszköz beszerzésének költségét, vagy amennyiben a káresemény nem okozta az eszköz megsemmisülését, és az így javíthatónak minősül, akkor a javítás költségeit kell csupán megtéríteni.

²⁴ 181/2011/EU Rendelet 6. cikk (1)-(2) bekezdés.

²⁵ 181/2011/EU Rendelet 5. cikk (1)-(2) bekezdés.

²⁶ 181/2011/EU Rendelet 8. cikk második francia bekezdés.

²⁷ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair ügy.

²⁸ 181/2011/EU Rendelet Preambuluma (16) bekezdés.

²⁹ 181/2011/EU Rendelet 19. cikk (5) bekezdés.

³⁰ 181/2011/EU Rendelet 19. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

³¹ 181/2011/EU Rendelet 19. cikk (2) bekezdés.

³² 181/2011/EU Rendelet (3) bekezdés.

³³ Amennyiben például egy vak személyről van szó, akkor a rendelet Preambuluma alapján Braille-írással, nagybetűs szedéssel, vagy hangfelvétellel kell tájékoztatni őt a helyzetről, míg egy süket vagy nagyothalló személyt mindenképpen írásban kell tájékoztatni, míg egy mozgássérült személlyel szemben a tájékoztató közlemény utashoz történő eljuttatása fontos, hiszen a példákban foglalt formák minősülnek olyan módon közölt tájékoztatásnak, amit a fogyatékkal élő vagy mozgássérült személy is meg tudja ismerni, érteni.

³⁴ 181/2011/EU Rendelet 20. cikk.

³⁵ 181/2011/EU Rendelet 21. cikk a) és b) pontok.

³⁶ 181/2011/EU Rendelet 23. cikk (2) bekezdés.

³⁷ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair ügy. Az ügyben a Ryanair az Eyjafjallajökull vulkán kitörése miatt kényszerült törölni járatát, és McDonagh úr csak 6 nap múlva, a légtérzár feloldását követően tudta folytatni útját.

³⁸ 181/2011/EU Rendelet 23. cikk (1) bekezdés.

³⁹ 181/2011/EU Rendelet 22. cikk.

⁴⁰ A légiközlekedésben külön rendelet rendelkezik a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyekről (az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól), míg a többi (időben későbbi) szabályozás esetén ezek a szabályok beemelésre kerültek az utasjogokat szabályozó rendeletek törzsszövegébe.

⁴¹ 181/2011/EU Rendelet 9. cikk (1)-(2) bekezdés.

⁴² 181/2011/EU Rendelet 10. cikk (1) bekezdés a) és b) pontok.

⁴³ A rendelet alapján (10. cikk (4) bekezdés) a kísérőt díjmentesen kell szállítani.

⁴⁴ 181/2011/EU Rendelet 11., 12., 13. és 14. cikkek.

⁴⁵ 181/2011/EU Rendelet 16. cikk (1) bekezdés b) pont és (2) bekezdés.

⁴⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK (2003. július 15.) Irányelve az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 61/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról.

⁴⁷ A pályaudvarok ilyen kialakítását a rendelet „design for all” tervezésnek nevezi.